# TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU



KOŚCIOŁEK Z XVI WIEKU W GUTACH KOŁO GNOJNIKA NA ZAOLZIU JEDEN Z NIELICZNYCH ZABYTKÓW BUDOWNICTWA DREWNIANEGO W POLSCE

1939
KWIECIEŃ
4
Cena 50 gr.


BUICK
CHEVROLET
OPEL
MERAND
NIEZAWODNE SAMOCHODY PRODUKCJI GENERAL MOTORS
MONTOWANE PRZEZ KONCESJONOWANĄ WYTWÓRNIĘ SAMOCHODÓW
Towarzystwo Przemysłowe Zakładów Mechanicznych
LILPOP, RAU i LOEWENSTEIN S. A.
WARSZAWA
Sprzedaż i obsługa w większych miastach Polski.

# TOURING

MIESIĘCZNIK
Organ Polskiego
Touring Klubu

Warszawa | Kwiecień 1939 | Nr.4 Rok 4 (XV)



Jan Lubomirski

## Zadania organizacji turystycznych

„Poznaj swój kraj" — oto A.B.C. każdego turysty.

Gdybyśmy przeprowadzili ankietę wśród organizacji oddanych zagadnieniom turystyki, niewątpliwie spotkałoby nas rozczarowanie, jeśli chodzi o zakres zainteresowania Polską i jej możliwościami tyrystycznymi ze strony szerokich rzesz turystów. Rozpowszechniony wśród nas pęd do poznawania krajów obcych jest niewątpliwie godny pochwały i godny poparcia, jednak rozpoczynać się winno akcję turystyczną od poznania własnego kraju.

Nasze zamiłowania turystyczne kierują się przeważnie utartemi szlakami: góry i morze. I tutaj, z przykrością podkreślić należy, że organizacje zagraniczne dają nam świetny przykład tego, jak należy organizować turystykę krajową. Jednorazowy już przegląd wydawnictw Touring Klubów różnych państw, wskazuje, że zainteresowania tych organizacji turystycznych idą przede wszystkim w kierunku ułatwienia członkom turystyki krajowej, a przez odpowiednio prowadzoną propagandę, zapoznanie z walorami turystycznymi kraju, innych zaprzyjaźnionych organizacji.

Aczkolwiek na całym świecie Touring Kluby na pierwszym miejscu stawiają turystykę motorową, jednak o wszystkich innych rodzajach turystyki nie zapominają, dając możność swym członkom, poznania swego kraju i w sposób i formie najbardziej dla nich przystępnej, zajmując się turystyką w najszerszym tego słowa znaczeniu.

Stąd też liczą i członków ilość niewspółmiernie do naszych instytucyj wielką. Dość wspomnieć, że francuski Touring Klub liczy ponad 500.000 członków we wszystkich sekcjach, a angielskie stowarzyszenie (A. A.) ponad 500.000 członków. Daje im to możność przeprowadzenia szeregu cennych inwestycyj dla automobilizmu.

Są to korzyści bezpośrednie organizacji, rozszerzającej swe zainteresowania i realizującej podstawowe zamierzenia na szeroką skalę.

W Polsce mamy szerokie pole pracy odkrywczej dla turystyki krajowej. Rzec można, że wystarczy tknąć palcem w mapę Polski, aby natrafić na miejscowość o dotychczas nieznanych walorach turystycznych. Różnorodność krajobrazu polskiego jest nie wyczerpana. Każde zamiłowanie turysty może znaleźć w Polsce swe wyżycie, bez względu na rodzaj tego zamiłowania.

Chodzi mi oto, aby z turystyki uczynić sprawę pogłębiania zamiłowań sportowych, badawczych, etnograficznych i krajoznawczych. Folklor polski w wielu okolicach jest egzotyką nie tylko dla cudzoziemców lecz i dla mieszkańców polskich miast. Każdy z nas, może w Polsce znaleźć nieznane sobie połacie kraju i obyczaje, które muszą go zainteresować równie mocno, jak i kraje dalekiego południa, wschodu czy północy.

Niezliczona ilość miejscowości w Polsce posiada bezcenne skarby zabytków historycznych — jest jednak niedostępna dla automobilistów i turystów wogóle, gdyż jest prawie nieznana. Usiłowania nasze w kierunku odkrycia w Polsce nowych skarbów czy to kultury ludowej, czy zabytków architektury, czy piękna krajobrazu są prawie żadne, a udostępnienie tych wielu rozsianych po kraju cudów dla szerokiej, masowej turystyki następuje zwolna wedle szlaków kolejowych.

Przykład Belgii, czy Francji w organizacji turystyki jest frapujący.

Touring Kluby tych państw organizują turystykę racjonalną pieszą, rowerową i wodną, układają specjalne marszruty dla miłośników i zwolenników tych rodzai komunikacji, dając im jednocześnie bogaty materiał informacyjny i drogą dydaktyczną pogłębiając ich zamiłowania specjalne.

Polski Touring Klub, na jednym ze zjazdów A. I. T., wystąpił z projektem „turystyki planowej". Projekt ten na terenie międzynarodowym spotkał się z dużym zainteresowaniem ze strony innych pokrewnych organizacji. „Turystyka planowa" w projekcie Polskiego Touring Klubu obejmowała organizację wycieczek krajowych i zagranicę, wycieczek, które miałyby charakter badawczy i dydaktyczny. Projekt ten, jak wspomniałem, został przyjęty przez pokrewne organizacje zagraniczne przychylnie, ba więcej nawet, tego typu wycieczki są organizowane we Francji dla francuzów. Z tego widać, jak nasza inicjatywa była celowa. Rozszerzenie dalsze ram pracy turystycznej dla Polski przez Polski Touring Klub staje się sprawą pilną i konieczną. Da to niewątpliwie pożyteczny efekt tak przez większe zainteresowanie turystyką krajową, jak i wyrazi się w szybkim przyroście członków P. T. K. z pośród miłośników turystyki nie koniecznie posiadających samochód.



*Góry Świętokrzyskie: Klasztor św. Krzyża* Fot. S. Mucha

T. Przybylski

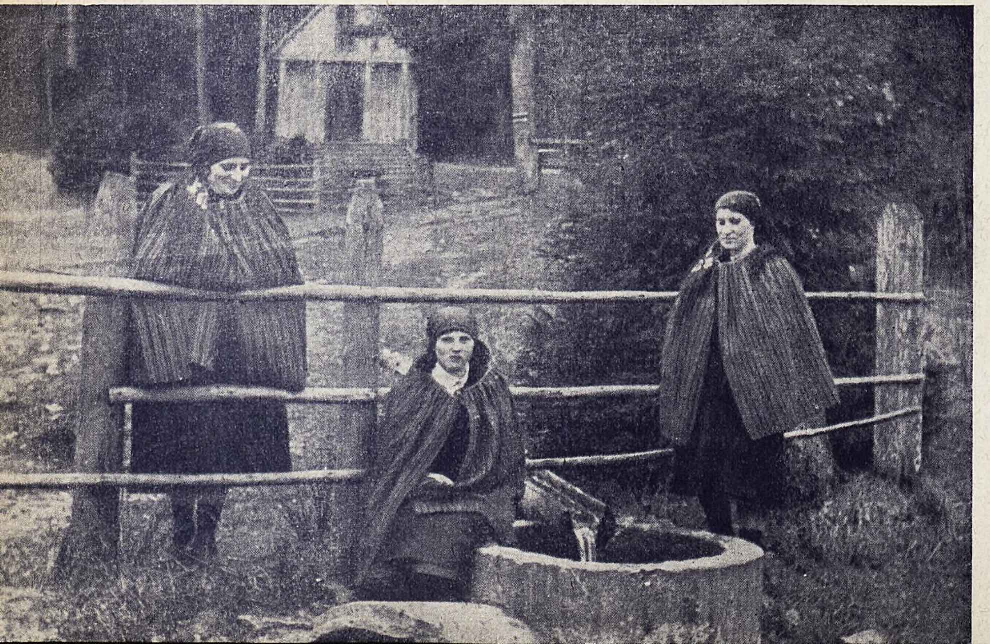
# Jedźmy po legendę jodłowej puszczy i gór świętokrzyskich

„A czy znasz ty bracie młody, twoje ziemie, twoje wody?"

To pytanie, jeśli chodzi o miejscowości godne zwiedzenia, można w Polsce zadać bardzo wielu turystom. Któż wie naprzykład gdzie jest Słupia, albo Bodzentyn? Gdzie słowiki daleszyckie uczyły największego piewcę natury, poetę Ponidzia, Dygasińskiego — odczuwać piękno prawdziwej, w niczym niesklamanej natury.

Gdzież jest puszcza jodłowa, umiłowana przez Żeromskiego? Gdzie siedziba Krzysztofa Cedro z „Popiołów", gdzie czarem legendy owiana góra św. Anny?

Wszystko to — góry Świętokrzyskie. Od Sandomierskich gór Pieprzowych, do rozpadlin kieleckich, a nawet i dalej za Kielce do Polichna



*Kobiety z gór Świętokrzyskich W głębi kapliczka przy św. Katarzynie*


KWIECIEŃ...
Zmiana warty
Mobiloil
"ARCTIC"
Mobiloil
'A'
Mobiloil
'AF'
Mobiloil
'BB'
Mobiloil
'B'
OD DZIŚ CZUWA
NAD TWYM SAMOCHODEM
GARGOYLE
Mobiloil
PRZEWIDZIANY NA OKRES LETNI W TABELI POLECAJĄCEJ
VACUUM OIL COMPANY S.A.

ciągną się pasma wzgórz nad którymi od wieków kotłowały się i kotłowały wiatry i chmury tak długo i tak widocznie, że tu właśnie musiała zrodzić się legenda o sabacie czarownic, które na miotłach na Łysą zlatują się górę, aby tam swe bezecne praktyki nocą odprawiać.

Zdarzyło się też, że o legendzie tej zasłyszeli Oleński, Ciastula i kilku innych studentów warszawskiej Politechniki. Wzięli tedy starego grata, który miał naśladować szybowiec, wzięli po kawałku chleba w kieszeń i „w dzień deszczowy i ponury" zjechali nad Polichno, gdzie rozpoczęli próby. Próby te wypadły tak, że dziś Polichno jest niejako akademią szybowcową, bo wraz z niedaleko za Kielcami położonym Pińczowem stanowi cały cenzus szybowniczy. Te dwie szkoły szybowcowe, to oczywiście nie wszystko, bo jest jeszcze szkoła lotnicza, pilotażu motorowego w Masłowie, tuż u stóp właściwego trzonu gór świętokrzyskich. Bo — nie okłamujmy się — góry świętokrzyskie to jest właściwe pasmo większych wzniesień, ciągnących się od Nowej Słupi do Zagnańska. Reszta, hm! to też są góry, ale... zaorane po wierzchu.

Pasmo gór świętokrzyskich, ciągnących się na skos od Zagnańska do Starej Słupi, bo jadąc od Kielc z tej właśnie strony podchodzimy do nich — okryte jest... puszczą jodłową. Opiewana przez Dygasińskiego, Żeromskiego, Pola i wielu, wielu innych — puszcza jodłowa pokrywająca góry jest naprawdę piękna. Stare, imponującej wysokości drzewa, o gęstym poszyciu dołem — mogły być niegdyś wspaniałym schronieniem dla najprzedniejszej zwierzyny, dla najgrubszego zwierza myśliwskiego. Dziś w rezerwacie są tylko jelenie, w stanie dzikim spotkać można obfitość królików i zajęcy, których odstrzał jest w tych stronach bajecznie tani, co poleca się uwadze pp. myśliwych.



*Góry Śto-Krzyskie: Na szczycie Łysicy*
Fot. Photo-Plat

Opuśćmy więc Masłów, gdzie szkolą się przyszli powietrzni husarze, jedźmy dalej. Droga wprawdzie nieszczególna, ale jak to naogół w Polsce mówi się „lepsza taka jak żadna" — powiedzie nas do Zagnańska. Tu groteskową kolejką leśną do zwożenia drzewa możemy dojechać do Świętego Krzyża, czego oczywiście lepiej nie robić, bo piechotą przez lasy, czy drogą na Bodzentyn i ładniej jest i lepiej.

Puszcza Jodłowa pełna kwiatów i paproci zawiedzie nas do Klasztoru Cystersów, który jest jednym z najstarszych klasztorów w Polsce, bo z dwunastego wieku pochodzącym. Towarzyszyć nam będzie ptactwo i jego świergolenie aż do... więzienia. Tu bowiem w starych murach poklasztornych mieści się więzienie dla dożywotnich. Komu uda się dostać do wewnątrz, pogadać z władzami więziennymi i dowiedzieć się jakich to gości miewał w swych murach „hotel na św. Krzyżu" — niech nie omieszka tego zrobić. Mnie wypada wspomnieć choćby Sergiusza Piaseckiego, człowieka, który piórem otworzył sobie bramy więzienia na św. Krzyżu.

Tuż obok więzienia mieści się kościół, stojący ponoć w tym właśnie miejscu, gdzie legenda lokalizowała sabaty czarownic na miotłach tu się właśnie zlatujących. Wybudowanie klasztoru w takim miejscu rozpędziło podobno złe duchy, ale okoliczni chłopi zawsze w nocną wichurę oczy wypatrują, aby sprawdzić czy rzeczywiście...

Grube, bo półtorametrowe mury klasztoru doskonałą niegdyś musiały być twierdzą, która wielce była potrzebną, jako że ziemia za górami jest bardzo urodzajna, okolice te były zawsze zamożne, a więc były i łakomym dla wszelkiego wroga kęskiem.

Schodząc z góry św. Anny do Słupi spotykamy z kamienia wykutą postać pokutnika. I o nim również głosi legenda, że on nie stoi w miejscu, lecz posuwa się naprzód, idąc



*Góry Świętokrzyskie*
*Legendarna figura klęczącego pielgrzyma*
Fot. J. Jaroszyński

ciągle do góry. Gdy już wejdzie na sam szczyt — nastąpi koniec świata.

Legendy tułają się tu w wichrach i lasach, w rozłogach rzadko spotykanych nieużytków w wądołach wypłókanych w lössowej glince i zarośniętych tarniną czy głogiem.

Z Nowej Słupi, leżącej u stóp drugiego krańca gór Świętokrzyskich mamy już doskonały punkt wypadowy, jeżeli bezpiecznie będzie wypadać po tutejszych drogach, do kilku miejsc ciekawych i godnych obejrzenia. A więc przede wszystkim warto zobaczyć jedyny w Polsce rezerwat modrzewiowy pod Mirocicami, gdzie trzechsetletnie chojary, pamiętające przedrozbiorowa Rzeczpospolitę, jak wyspa oblana morzem starannie uprawionych gruntów, a raczej niemal wyłącznie chłopskich poletek — zwycięsko opierają się tej inwazji.

Przez Waśniów warto wypaść do Ostrowca, gdzie nietrudno zwiedzić jedne z większych zakładów hutniczych, a stąd już całkiem niezłą szosą, mając wijącą się to po lewej, to po prawej stronie rzekę Kamienną, warto wpaść do Wąchocka, gdzie stoi świetnie zachowany najstarszy w Polsce klasztor Cystersów.

W przeciwną stronę z Ostrowca leży Ćmielów, gdzie na bagnach słabo zachowane stoją resztki zamku obronnego, a nad szosą fabryka słynnej porcelany. Dalej w tym samym kierunku zdążając ku Sandomierzowi możemy obejrzeć nowozbudowane zakłady przetwórcze „Społem" w Dwikozach. W Zakładach tych przerabia się rocznie kilkadziesiąt tysięcy ton różnego owocu na konserwy, konfitury, a przede wszystkim niezmiernie smakowite soki owocowe t. zw. „surówki".

Wreszcie — Sandomierz — brama wypadowa do popularnego obecnie Centralnego Okręgu Przemysłowego. Sandomierz to „bram cztery ułomki, klasztorów siedem i gdzieniegdzie domki", jak mówił Słowacki, ale zachowało się tu niezmiernie wiele starych murów,



*Góry Świętokrzyskie: Ś-ta Katarzyna — klasztor*

pięknych kościołów, zamek, baszty obronne — czego w ciasnych ramach artykułu nie sposób pomieścić.

Wszystko to dobrym samochodem można objechać w dwa dni. To prawda. Ale — wiele też tu zależeć może od dobrego przewodnika, który wie, czego i kiedy można się tu spodziewać, co i kiedy warto tu obejrzeć.

Bo czy wiecie państwo, że w tych tu właśnie sandomiersko - świętokrzyskich okolicach zachowały się najlepiej... chłopskie obyczaje?

Tu chłop opuszczając po odwiedzinach dom sąsiada mówi:

— Niech będzie pochwalony Jezus Chrystus. Przebaczcie...



*Góry Świętokrzyskie: Puszcza Jodłowa*

Fot. Photo-Plat

A odpowiadają mu:

— Na wieki wieków amen. Z nicego..

„Przebaccie" i „z nicego" — to bardzo ciekawy dokument chłopskiej kultury towarzyskiej. My „ludzie z miasta" mamy zwyczaj przepraszać, jeżeli przypuszczamy, żeśmy w nieodpowiedniej porze, albo zgoła niepotrzebnie odwiedzili znajomych. Nie mamy natomiast zwyczaju przepraszać „na wszelki wypadek", za ewentualne nietakty, czy przykrości wyrządzone gospodarzom podczas naszej wizyty. Chłop sandomierski przeprasza tak właśnie „na wszelki wypadek" za wszystko, co mogło gospodarzy urazić. A oni mu na to odpowiadają, że niczym ich nie uraził.

Ciekawe są tu też swaty, które można chwycić „in flagranti" wyłącznie po żniwach, kiedy dwaj najstarsi ze wsi gospodarze udają się do ojca panny młodej, z nieodzowną butelką wódki w koszyku. Oni to umawiają posag i całą materialną stronę małżeństwa, oni ustalają termin ślubu i — ile dni wesela... Kiedy Rydel sam poszedł się oświadczyć do ojca swej przyszłej w Bronowicach, ojciec panny młodej zawsze o nim później mawiał:

— Nicego człowiek, ale... nie wychowany.

Natura tych stron także nie o każdej porze roku jest jednakowo ładna. Letni ranek w puszczy jodłowej, lub burzliwa noc w tejże dekoracji — może dać więcej wzruszeń artystycznych, niż wjazd do lazurowej groty na Capri. A słowiki, których tu w każdym chłopskim sadzie pełno dają wiosną takie koncerty, jakich w żadnej innej stronie Polski nie słychać.

Jedźmyż więc w góry świętokrzyskie...

Tylko... nie zapominajmy, że „naród tam prześmiewny". Na pierwszej wycieczce w te strony dałem się nabrać na... Pacanów, gdzie „kozy kują".

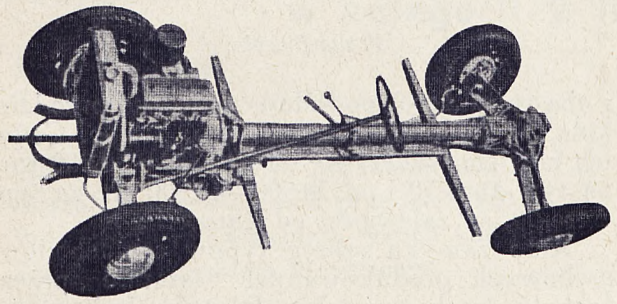
Pacanów to zapadła wioska, czy też osada, w której niegdyś mieszkał sławny na całą okolicę kowal, Michał Koza. Zostawił po sobie trzech synów, równie dobrych kowali, skąd poszła gadka, że w Pacanowie „Kozy kują". Ale dziś w Pacanowie, ani „Kozy nie kują", ani kóz się nie kuje...

W. Starża

# Czeski przemysł samochodowy po przyłączeniu do Rzeszy

Przez przyłączenie Czechosłowacji a właściwie Czech do państwa Trzeciej Rzeszy zdolność produkcyjna fabryk samochodowych niemieckich wzrosła właściwie bardzo nieznacznie, licząc bowiem w przybliżeniu ilościowo nie więcej niż o 5 — 8%, i to biorąc pod uwagę pełne wykorzystanie oddziałów samochodowych fabryk czechosłowackich.

W roku ubiegłym wyprodukowano w fabrykach niemieckich ogółem 680.000 pojazdów mechanicznych — z czego (po odliczeniu motocykli i rowerów motorowych) około 360.000 sztuk samochodów, gdy tymczasem łączna produkcja fabryk czechosłowackich nie przekroczyła 14.500 sztuk, całkowita zaś zdolność produkcyjna tych fabryk wyniosła w przybliżeniu około 20.000 sztuk na rok. Stanowi to może mały ułamek możliwości produkcji samochodowej Rzeszy, tymbardziej, że w niedługim czasie ma się ukazać nowy wóz ludowy. Tym niemniej jednak chodzi tu nie tylko o ilość. Konstrukcje czeskie mają swoją poważną tradycję, należały w wielu wypadkach do przodujących, w innych może warunkach niezawodnie mogły by odegrać poważną rolę w produkcji każdego europejskiego państwa.

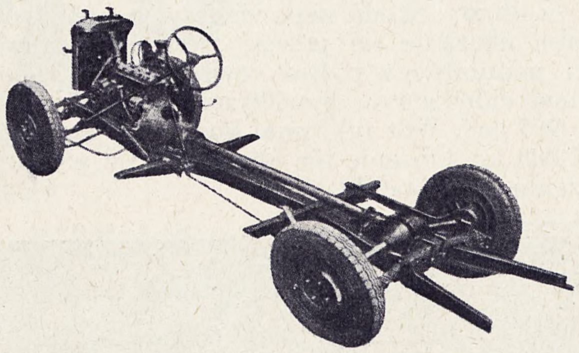


*Rys. Nr. 1.*
*Podwozie Skoda 1100.*

Przemysł niemiecki stoi jednakże dziś pod znakiem ograniczenia typów i wynikających z tych lub innych konieczności „zglajszachtowania" konsumcji.

Na mocy obowiązujących rozporządzeń z 52 typów samochodów osobowych ma być na razie utrzymane tylko 23, a ze 113 typów wozów ciężarowych tylko 14.

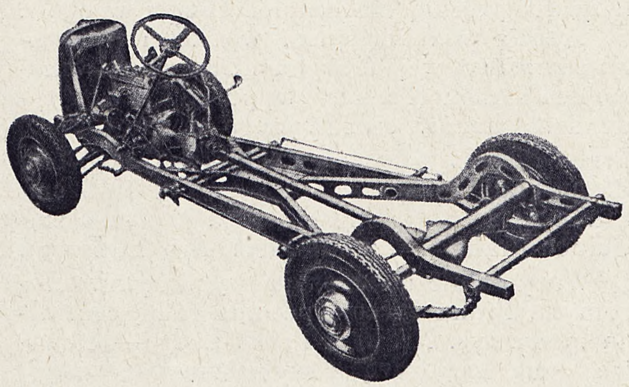
W odnośnym rozporządzeniu, wydanym zresztą przed przyłączeniem Czech, a dotyczącym typów samochodów, jakie będą mogły być dopuszczane do ruchu po pierwszym stycznia 1940 roku, nie podano ani jednego typu czechosłowackiego. Nic naturalnie nie stoi obecnie na przeszkodzie by listę tę odpowiednio dopełnić, niezawodnie jednak część typów fabrykowanych dotychczas, zostanie skasowana. Sprawa ta może być przeprowadzoną tym łatwiej, że w Czechach nie było właściwie fabryk samochodowych w ścisłym znaczeniu tego słowa, a produkcję samochodów prowadziły oddziały fabryk, posiadające znacznie szersze programy.



*Rys. Nr. 2.*
*Podwozie Praha-Piccolo.*

Taka konfiguracja uratowała być może swego czasu czechosłowacki przemysł samochodowy od zagłady, dziś jednak trudno jest przewidzieć jaka go czeka przyszłość, tymbardziej, że był on częściowo nastawiony na eksport, który trudno będzie kontynuować.

W roku 1938 najwięcej samochodów wyprodukowały zakłady Skody. W samej Czechosłowacji sprzedano w ubiegłym roku około 4.900—5.000 sztuk samochodów marki Skoda, mianowicie 4.200 osobowych i 700 ciężarowych.

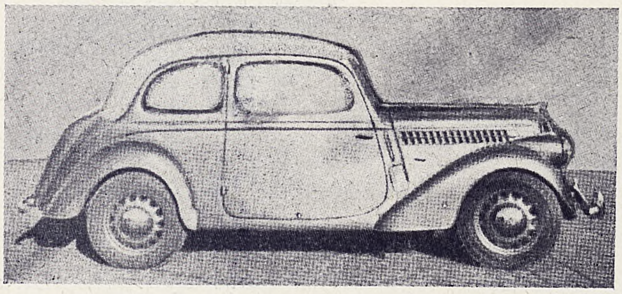


*Rys. Nr. 3.*
*Podwozie Praha-Lady.*

Z typów przez te Zakłady wyrabianych ogromnym powodzeniem cieszy się „Skoda 1100". Posiada ona 4-ro cylindrowy silnik rozwijający moc 32 KM przy 4000 ob/min. Rurowe podwozie tego wozu pokazano na rys. Nr. 1 Niezależne zawieszenie kół i łamana tylna oś tworzą wraz z wspomnianą już centralną rurową ramą bardzo interesującą konstrukcję.

Karetka tego typu waży około 900 kg i posiada rozstaw osi 2420 mm.

Zakłady Skoda zapowiadały w końcu ub. roku ukazanie się jeszcze jednego typu wozu popularnego z 4-ro cylindrowym silnikiem chłodzonym powietrzem o litrażu około 995 cm³. Wóz taki miał kosztować zaledwie 17.000 kc. Obecnie nie słychać nic o wypuszczeniu tego modelu.



*Skoda 1100 (Popular)*

Drugie miejsce pod względem ilości wyprodukowanych w ubiegłym roku wozów zajmuje Tatra (Ringhofler-Tatra Werke A. G.) Produkcja samochodowa fabryki Tatra w roku 1938 wyniosła około 3.200 — 3.300 sztuk, z czego około 300 — 400 sztuk wyeksportowano.

Program w samochodach osobowych obejmował typ 57 z silnikiem 1155 cm³. Konstrukcje Tatry bardzo dobrze znane są u nas. Dzięki swej pomysłowości i praktyczności wozy te bardzo często przodowały konkurencyjnie przed wielu innymi samochodami klasycznymi. Dlatego też zaprzestanie ich budowy byłoby dużą stratą dla automobilizmu w ogóle.

Trzecia pod względem wielkości produkcji samochodowej fabryka „Ceskomorawska-Kolben-Danek (Praha)" wypuściła cztery typy samochodów osobowych a mianowicie:

Praha-Piccolo z silnikiem 1128 cm³
Praha-Lady „ 1660 cm³
Praha-Alfa „ 2490 cm³
Golden-Praha z silnikiem 4-ro litrowym.

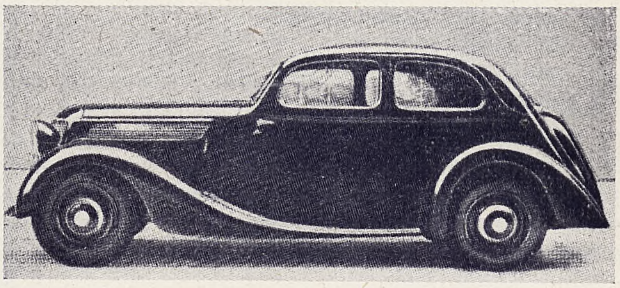
Wozy te nie odznaczają się niczym szczególnym. Praha Piccolo posiada ramę centralną (patrz rys. Nr. 2) a Praha-Lady — ciekawą ramę krzyżową z podłużnicami o zamkniętych profilach (rys. Nr. 3). Produkcja w roku ubiegłym wyniosła około 2200 sztuk samochodów osobowych i 600 ciężarowych.

Prócz trzech wspomnianych już fabryk w samej Czechosłowacji produkowały samochody jeszcze:

Fabryka amunicji Fr. Janecek (Jara) i Fabryka Silników Lotniczych „Aero" (Aero-Torazna Lefadel Dr. Nabes) w Pradze.

Jara była najtańszym i najmniejszym wozem w b. Czechosłowacji. Zaopatrzona w dwucylindrowy dwutaktowy silnik o litrażu 620 cm³, o mocy około 20 KM, jest bardzo sympatycznym wózkiem, który może rozwinąć szybkość do 95 — 100 kilm/godz. Ciężar wozu otwartego około 600 kg, karetki — 680 kg.

Fabryka „Aero" wypuszczała dwa modele Aero-30 z dwutaktowym silnikiem o litrażu 1 litr (dokładnie 998 cm³) i Aero-50 z czterocylindrowym dwutaktowym silnikiem o mocy około 50 KM. Wszystkie trzy wozy (Jara



*Praha-Piccolo.*

i oba typy Aero) posiadają napęd na przodzie koła. Wozy „Aero" były dosyć drogie. Ceny ich bowiem wahały się od 25.500 — 35.000 Kc. za typ Aero-30 i od 38.900—48.900 Kc za typ Aero-50, w zależności od karoserii.

Aero zamyka szereg typów samochodów osobowych produkowanych ostatnio przez fabryki czechosłowackie. Program był różnorodny i ciekawy, w szczególności o ile chodzi o wozy mało-litrażowe. Wobec ogromnej konkurencji wielkich fabryk niemieckich program ten prawdopodobnie będzie ograniczony. Dla ogólnej orientacji w tablicy poniższej podaję jeszcze rozmiary produkcji samochodowej b. Czechosłowacji w ostatnich latach.

| Lata | Produkcja | Eksport |
|---|---|---|
| 1932 | 11.700 | 352 |
| 1933 | 8.400 | 300 |
| 1934 | 9.200 | 250 |
| 1935 | 9-350 | 700 |
| 1936 | 11,260 | 1.150 |
| 1937 | 13.700 | 2.100 |
| 1938 | 14.500 | 2.900 |


IA-236000



*Gdynia: Widok z Kamiennej Góry*

Stanisław Górski

# Wisłą do Gdyni

„Późną nocą wstąpiłem na pokład galery"— takby rozpoczął poeta, ale zwykły, znużony śmiertelnik, gdy po długich miesiącach codziennej orki wyrywa się z zatęchłego miasta na urlop, nie odczuwa romantycznego nastroju wieczoru, nie dostrzega poezji otoczenia. Wszystkie jego przeżycia, pragnienia i zmysły zaklęte są w jedną, najbardziej w tej chwili czarującą i dominującą myśl: „Od jutra nareszcie urlop".

Cały świat przesłania, zaciera nadzieja oczekującej swobody. Pałamy żądzą prymitywu, niewygód i beztroskiego spokoju.

Jako się tedy czytelnicy domyśleć mogli, wsiedliśmy o północy na statek, aby leniwym nurtem wiślanym dobrnąć do morza, do Gdyni.

Niepomni tylekroć słyszanych ostrzeżeń, jedziemy statkiem. Wprawdzie mówiono nam, że podróż tą drogą do Gdyni trwa wieczność, że statki są brudne i ciasne, że nierzadkie są wypadki utknięcia na mieliźnie i długotrwałego oczekiwania na pomoc, ale cóż, jesteśmy młodzi i nierozważni, właśnie nęci nas długa droga z nieprzewidzianymi przeszkodami.

Syrena statku trąbi ostatni sygnał, jeszcze gwizdek kapitana, ruchomy pomost ściągnięty na przystań i ruszamy „całą mocą" w dół Wisły.

Schodzimy do kabiny. Lokujemy po kątach kosze i walizki.

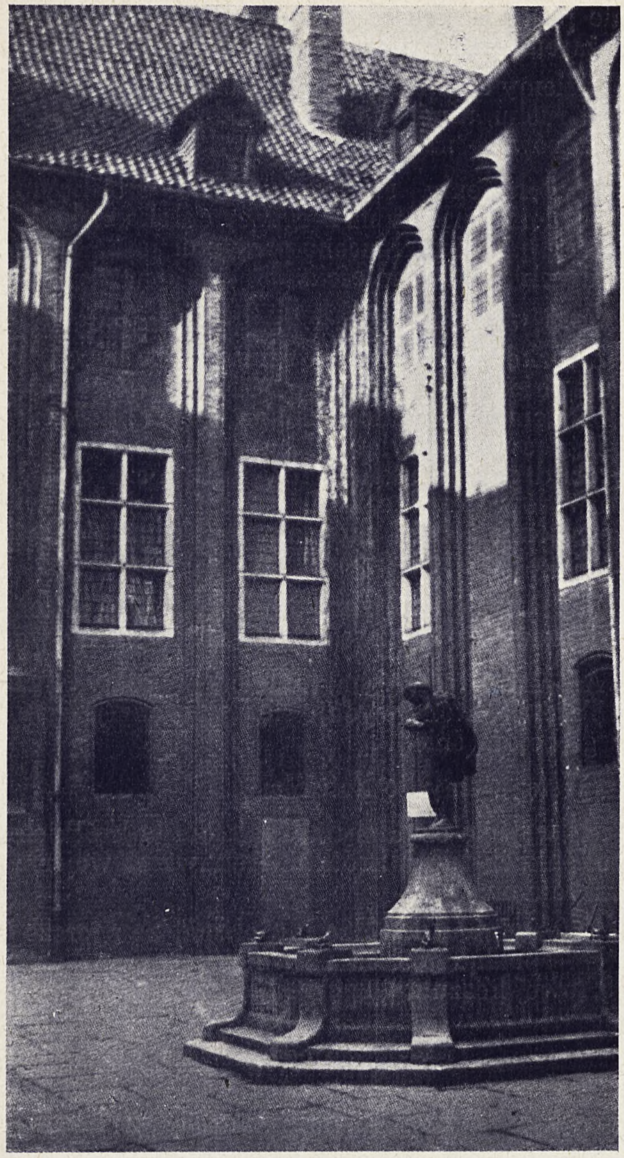
Budzi nas jędrny, rześki „ledwie świt". Tylko trzy godziny snu, a czujemy się wypoczęci, jak po doskonale przespanej nocy. Opłókujemy się w zimnej wodzie i wdrapujemy na pokład.

Teraz dopiero chwyta nas czar ginącej nocy i urok otoczenia. Przed nami czarna połyskująca toń wody, w oddali majaczeje poszarpany zarys dużej, wiklinowej kępy, to zaledwie odbicie purpurowej pozłoty na ciężkich, obwisłych zwałach rozwierającej się powoli ciemności. Pomału, niechętnie i opornie rozstępują się granatowo-szare opary nocy. Z mozolnym, upartym trudem przedzierają się pierwsze płomienne języki słonecznej zorzy.



*Wisła pod Bielanami nocą.*

Fot. Photo-Plat



*Toruń: Dziedziniec ratuszowy*
Fot. Photo-Plat

Nieustępliwie rozżarzają do czerwoności potężne, skłębione chmurzyska; gorącemi odpryskami światła zapalają coraz nowe, wyższe obłoki, aż wreszcie pół nieba staje w ogniu, a gdzieś z krawędzi horyzontu strzela piorun oślepiającej jasności. Daleko, u kresu rzeki zapłonęło słońce, skrząc na rozchełstanej wiklinie brylantowe krople świeżo opadłej rosy.

Dojeżdżamy do Płocka.

Zdala już wita nas potężnymi wieżycami, mocno oparty na wysokiej górze, prastary tum płocki. Z radością dowiadujemy się, że statek ma tutaj godzinny postój. Mijamy jeszcze jakieś piękne, malownicze ogrody wiszące (podobno Blomberga), drewniany zmurszały most i wreszcie dobijamy do przystani. Wybiegamy na ląd i pędem przeskakując po kilka stopni wdrapujemy się po stromych schodach, a potem krętą, spadzistą ścieżką na tumską górę. Zwiedzamy wspaniałą katedrę (tum płocki), oglądamy grobowce książąt mazowieckich, a nawet królów polskich wyjątkowo tu pochowanych (Hermana i Krzywoustego); usiłujemy dostać się do skarbca, podobno pełnego bardzo cennych pamiątek.

Zatrzymujemy się jeszcze przed wiekową, gotycką basztą-dzwonnicą, na której dostrzegamy na wysokości pierwszego piętra dużą plamę krwi. Przechodnie wyjaśniają nam jej pochodzenie. Podobno jest to krew niemieckiego żołnierza, zabitego przez dzwon kościelny, który miał się urwać, gdy okupanci zdejmowali go, aby przetopić na armaty.

Była to pierwsza ofiara brązowego cielska, które z nastrojowego instrumentu wzlotów i upadków duszy zamieniono na narzędzie śmierci. Przechodzimy dalej obok stylowego pałacu arcybiskupiego i stajemy na rynku Kanonicznym, gdzie widzimy ładny gmach Sądu Okręgowego (dziwna losu kolej — dawna siedziba biskupów polskich) i wartowni wojskowej. Schylamy głowę przed płytą Nieznanego Żołnierza. Skręcamy potem w Grodzką, przekraczamy Stary Rynek z klasycznym budynkiem ratusza i docieramy do fary, a następnie odnajdujemy kościół mariawitów, z zewnątrz b. miłe sprawiający wrażenie. Na nieszczęście, a może na szczęście, zwiedzenie wnętrza kościoła uniemożliwia brak czasu. Godzina minęła niepostrzeżenie jak prawidłowy kwadrans akademicki. Pora wracać na statek.

Po drodze rzucamy jeszcze okiem na klasyczny fronton, bardzo malowniczo uplasowanego na Tumskiej górze, teatru płockiego.

Odpływamy dalej. Wolno suniemy obok wysokich postrzępionych brzegów, ze śmiesznie uczepionymi chatkami, wyglądającymi jak gniazda jaskółcze przylepione do gliniastych zboczy.

Po czterech godzinach dobijamy do Włocławka. Wychodzimy na ląd. Znów zaczynamy od katedry, rzeczywiście ślicznej. Niestety południowa pora (kościoły zamknięte) uniemożliwia obejrzenie wnętrza. Długo zastanawiamy się nad ciekawymi malowidłami, a zwłaszcza rysunkami astronomicznymi na ścianie świątyni. Wreszcie schodzimy do parku, zręcznie rzuconego u stóp katedry; pełnego strumyków, mostków i cienistych zakątków.

Wracamy do miasta, a właściwie miasteczka (takie bowiem wrażenie robi Włocławek). Dzień targowy, więc wszystkie kawiarnie i piwiarnie zajęte. Zdobywamy jednak upragnione miejsce w obszernej herbaciarni pani Michałowej w rynku, w której obok nas z trudem mieści się jeszcze sześć osób.

Po sjeście wracamy na nasz okręt wiślany.

Przechodzą długie godziny niczym niezakłóconego rozleniwienia w słońcu. Człowiek nagrzany żarem promieni, a równocześnie chłodzony lekkim powiewem rzeki, zapada w jakąś senną niemoc.

Jeszcze w pełni słonecznego blasku dopływamy do Torunia.

Każdy z nas łączy z tym miastem tyle słyszanych legend i opowieści, że z radosną ciekawością wkraczamy w jego progi, przez wiekową bramę Mostową. Szybko docieramy do Starego Rynku. Z żywym zainteresowaniem obchodzimy dookoła ratusz, podziwiając jego doskonale zachowany (poza drobnymi szczegółami) stary, rasowy gotyk. Wstępujemy na pocztę aby wysłać tradycyjne pozdrowienia i ruszamy na poszukiwanie prawdziwych toruńskich pierników. Zdobywamy wreszcie upragnione smakołyki (jakże łatwo dostępne za te same pieniądze w Warszawie). Zapuszczamy się w kręte zaułki i nagle wśród ciasnych, wąskich uliczk stajemy zaskoczeni wspaniałym, strzelistym gotykiem kościoła Panny Marii.

Wchodzimy na podwórzec, gdzie spostrzegamy tak rzadko przy kościołach spotykane podcienia arkadowe.

Docieramy następnie do placu Teatralnego. Oglądamy gmach Dyrekcji Kolejowej i teatru miejskiego z przytłaczającymi u wejścia typowymi pruskimi rzeźbami. Jakieś dwie olbrzymie postacie, rażące swym przygniatającym ciężarem, na tle niewielkiego budynku teatru.

Idziemy dalej. Ciche, puste uliczki, spokojny nurt ruchu, uśmiechnięte, pogodne oblicza mieszkańców — nastrajają beztrosko i wesoło.

Wydostajemy się poza miasto i tęsknym wzrokiem rzucamy na biegnący daleko zielony, nęcący park i rozrzucone przy nim jasne wille Bydgoskiego Przemieścia.

Czas wracać.

Z rozkoszą chłoniemy jeszcze przez parę godzin chłodny powiew wody i pijemy oczami niezapomniany widok: zalana tępym blaskiem księżycowej poświaty, błyszczącą w tysiącznych drganiach toń wody, tajemnicze cienie szuwarów i czarne, zatarte kontury brzegów. Zmęczenie i chłód zapędza nas jednak do kajuty na zasłużony spoczynek.

Późną nocą dobijamy do Grudziądza, to też zwiedzamy go dopiero w drodze powrotnej.

A bardzo wczesnym rankiem jesteśmy już w Tczewie, który wydaje się pogrążony jeszcze w głębokim śnie.

Wstępujemy do kościoła.

U wejścia czytamy: „Kobietom w krótkich sukienkach lub z krótkimi rękawami wejście wzbronione".

Wchodzimy i widzę jak obecni ze zgorszeniem spoglądają na zawinięte rękawy mej portowej koszuli.

Opuszczam je czemprędzej.

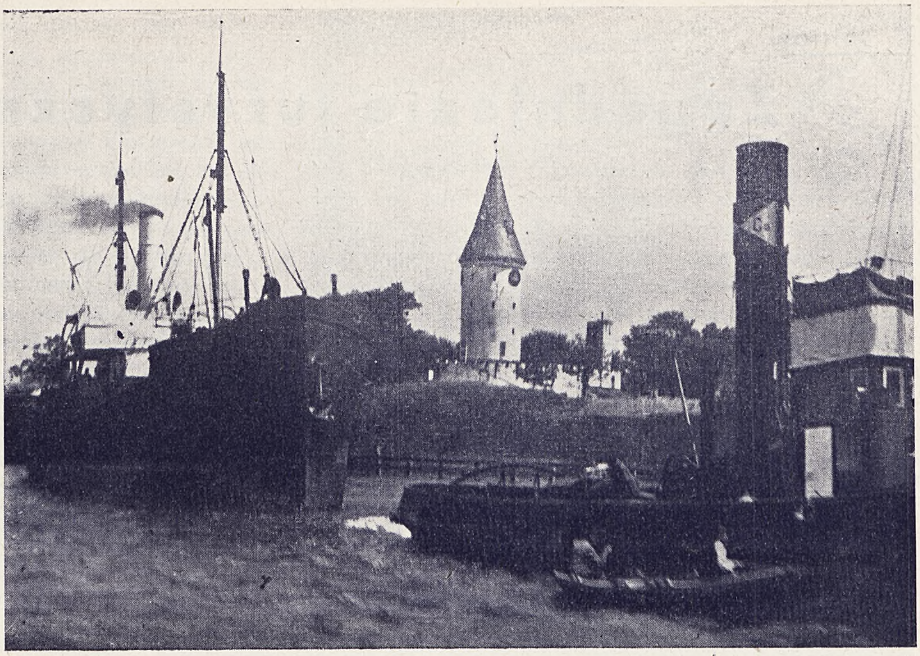
Potem przechadzka po parku i po bardzo ładnym cmentarzu ewangelickim.

Po powrocie przesiadamy się na statek morski i dalej w drogę. Zaraz za mostem tczewskim krajobraz i wygląd rzeki zmienia się gruntownie. Odrazu orientujemy się żeśmy wjechali na teren innej gospodarki, innego porządku. Statek płynie tutaj prosto, środkiem uregulowanej rzeki, mając po obu stronach równe, niskie brzegi z wysokim wałem ochronnym. Płyniemy kilka godzin. Skręcamy po tym na lewo i przechodzmy przez śluzę. Dalej żeglujemy już szerokim korytem,



*Tratwy pod Toruniem* Fot. Photo-Plat

prowadzeni przez całe stado morskich mew. Mijamy zatopione w zieleni, nisko położone wioski gdańskie. W tym, ktoś ze współtowarzyszy rzuca słowo, które zamienia nas w jedno, oczekujące spojrzenie — „Morze...“. Nareszcie.



*Gdańsk: Baszta wartowni polskiej*

Fot. Photo-Plat

Nikt nie zaprzeczy, że podróż była pierwszorzędna. Ani krzty kurzu, pełno słońca i doskonałego powietrza, a przecież mimo to pragnęliśmy tej chwili podświadomie i tak gorąco, że obecnie odczuwamy prawdziwą ulgę. Ale równocześnie doznajemy rozczarowania. W umyśle zaczadzonego szczura lądowego wyobrażenie rzeki wpadającej do morza łączy się nieodparcie z wizją dwóch atakujących się żywiołów, spienionych bałwanów, kotłujących się wód i spiętrzonych fal. Tymczasem... szare, spokojne tonie Wisły łączą się z Bałtykiem cicho, beznamiętnie, nieomal bazszelestnie. Możemy strawestować Mickiewiczowski sonet: „Wpływamy na spokojny przestwór oceanu, statek zapada w zieloność i jak w trawie brodzi“. Strząsamy z siebie pierwsze zalęknienie wobec nieznanej potęgi i już odważny, bezczelny prawie wzrok rzucamy morzu jak rękawicę. Oko ślizga się po bezkresnej powierzchni i rozpaczliwie szuka oparcia. Po chwili już jednak zahypnotyzowane bezgranicznością przestrzeni zatrzymuje się wessane, wchłonięte w otchłań nieskończoności i tak pozostaje. Od czasu do czasu tylko krzyk mew budzi z odrętwienia, ale po sekundzie znów popadamy w pół sen, pół letarg zapomnienia. Dopiero trzeźwy głos marynarza przywraca nas na twardy pokład statku. „Dopływamy...“. Niechętnie odwracamy spojrzenie.

Wysoki, urwany brzeg, zwisający nad kamiennym bulwarem, zakończony dumną Kamienną Górą. Cel nasz osiągnięty. Przed nami w dole roztacza się Gdynia.



*Grudziądz od strony Wisły*

Fot. Photo-Plat

R. Mittag

# Zagadnienia turystyczne Litwy

Najpoważniejszą organizacją turystyczną Litwy i odpowiednikiem Polskiego Touring Klubu jest organizacja p. n. „Litewski Związek Turystyczny" („Lietuviu Turizmu Draugija") pozostająca pod przewodnictwem dyr. Barkauskasa. Dyr. Barkauskas, jako prezes Związku, udzielił ostatnio wywiadu prasowego na temat aktualnych zagadnień turystycznych Litwy.

Brak kontaktu prasowego z Litwą w ciągu lat kilkunastu sprawił, że nic nie wiemy o tym, czy w Litwie, wśród czynników decydujących o polityce turystycznej, istniały jakieś prądy „ochraniarskie" i o jak silnym napięciu. Nie wiadomo czy Litwa — tak samo jak Polska — była również terenem walki pomiędzy zwolennikami turystyki dzikiej, pozostawionej samej sobie, z reprezentantami słusznego, zdaje się, stanowiska, że turystykę — jeżeli ma ona stać się ruchem masowym — trzeba nie tylko udostępnić, ale nawet ją uprzyjemnić i to tanim kosztem. W każdym razie obecnie Litwa zdecydowanie zmierza w kierunku turystyki zorganizowanej. Wynika to wyraźnie z wywiadu p. prezesa Barkauskasa, który to wywiad powtarzamy w obszernym streszczeniu za poczytnym pismem litewskim „Dwudziesty Wiek" („XX — Amzius" Nr. 276/731). Przed tym jednak warto nawiasowo zaznaczyć, że „Dwudziesty Wiek" było pierwszym pismem litewskim, które po kryzysie marcowym przysłało do Polski swego reprezentanta, red. Kopcziunasa.

Najaktualniejszym dla nas obecnie zagadnieniem — mówił w swoim wywiadzie prezes Barkauskas — jest kwestia budowy hoteli, domów i stacyj turystycznych. Kraj nasz bowiem zwiedzany jest chętnie nie tylko przez swoich, ale co raz częściej także i przez obcych turystów dla pozyskania których — trzeba przyznać — nie wiele dotychczas zrobiliśmy. Wzrastające ciągle zainteresowanie Litwą przypisać należy raczej naszym nadbałtyckim sąsiadom, Łotyszom i Estończykom, którzy — prowadząc doskonale zorganizowaną propagandę turystyki — poszczycić się mogą w tym zakresie pewnymi wynikami.

Wiele danych wskazuje na to, że liczba turystów zagranicznych wzrastać będzie w Litwie coraz bardziej. Od pewnego czasu obserwujemy poważny wzrost turystyki w krajach skandynawskich, poza tym w związku ze światową Olimpiadą Sportową, jaka odbędzie się w roku 1940 w Helsinkach, napływają już teraz zapytania z Anglii, Ameryki i innych krajów, interesujących się możliwościami turystycznymi Litwy.



*Nad kanałem w Bydgoszczy — polską wenecją zwanej przez turystów.*

Taki stan rzeczy — mówił dalej prezes Barkauskas —

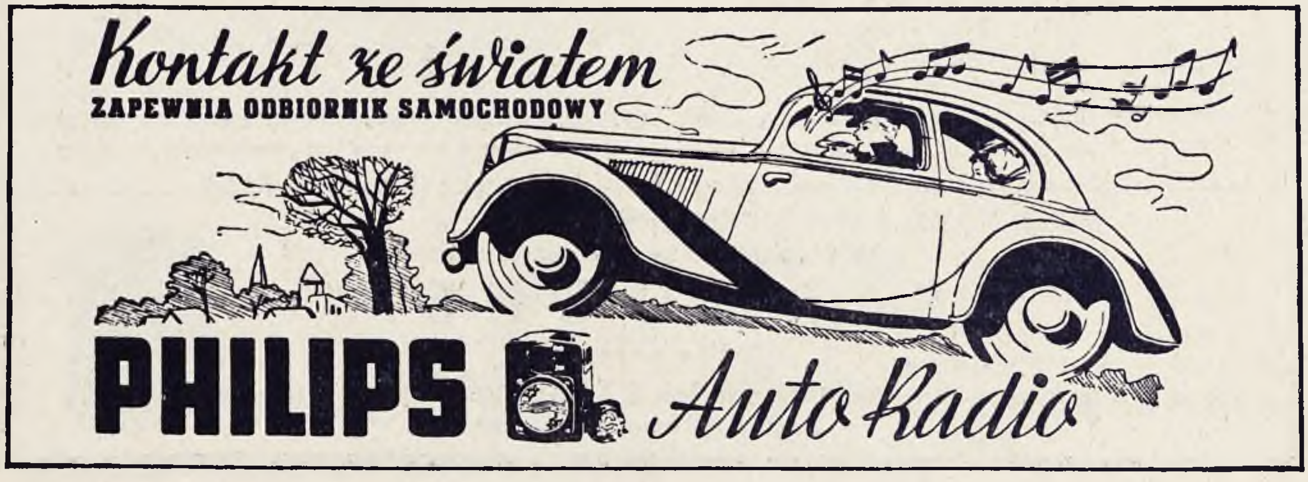
zmusza nas do bezzwłocznego zajęcia się zwłaszcza odcinkiem kwaterunkowym zagadnienia turystycznego, a sytuacja jest pod tym względem wprost opłakana — na prowincji porządnych hoteli właściwie nie posiadamy wcale, a nawet hotele kowieńskie są przestarzałe i nie wszystkie odpowiadają wymaganiom nowoczesnego turysty, pomijając już że ceny ich są zbyt wygórowane. To jest powodem, że turyści zagraniczni, przyzwyczajeni do innych cen i lepszej obsługi, mówią o naszych hotelach wcale niepochlebnie. Nawet w porównaniu z hotelami łotewskimi i estońskimi wypada to na naszą niekorzyść. Poprostu przyzwoicie i zarazem tanio nie można przenocować nie tylko na prowincji, ale nawet w Kownie.

Jak wiadomo przygotowywano w swoim czasie plan budowy hoteli, uzyskano nawet w tym względzie aprobatę władz. Wedle tego planu przewidziana jest budowa hoteli w tych wszystkich ośrodkach prowincjonalnych, które uznane będą za szczególnie wartościowe ze stanowiska turystycznego. Zrealizowanie planu wymagać będzie jednak zaangażowania kapitałów prywatnych, które wypadnie pozyskiwać drogą udzielania dla nowopowstałych przedsiębiorstw szerokich ulg podatkowych. Sprawa przygotowania odpowiednio przeszkolonego personelu rozwiązana będzie drogą szkolenia specjalnych stypendystów zagranicą.

Budowę domu turystycznego w Kownie sfinalizuje samorząd miejski. W innych wartościowych pod względem turystycznym miejscowościach jak: Dubingiai, Liskiavai, Karnawie, Plateliai i t. d. zorganizowane są na razie stacje turystyczne. Turysta może tam nie tylko zjeść i odpocząć ale także przenocować. Sieć takich stacyj będzie w miarę możności rozbudowywana.

O ile chodzi o sprawę budowy hoteli w Kownie, to inicjatywę w tych sprawach chce ująć w swoje ręce sp. akc. „Lietuvos Viesbutis" („Hotel Litewski"). Spółka ta, popierana przez władze i Skarb Państwa, zasobna jest w kapitały i w zasadzie mogłaby rozpocząć pracę. Dobrze byłoby gdyby rząd użył swego wpływu i doprowadził do rozpoczęcia budowy hoteli najdalej na wiosnę 1939 roku, tak by oddane one były do użytku już w początkach 1940 roku. Litewski Związek Turystyczny ma zamiar roztoczyć nadzór nad hotelami przeznaczonymi dla turystów i to wszystko pozwala liczyć, że wreszcie turystyka — wewnętrzna i zagraniczna — ruszy z martwego punktu. Błędem jest — zakończył wywiad p. Barkauskas — że sprawy turystyczne w Litwie należą do kompetencji kilku resortów: dla dobra sprawy winny one być skoncentrowane w jednym urzędzie, co nastąpi chyba w drodze specjalnej ustawy, analogicznie jak to miało miejsce w roku bieżącym w Estonii.





# Kronika krajowa i zagraniczna.

## 43 MILIONY SAMOCHODÓW KURSOWAŁO NA ŚWIECIE W KOŃCU 1938 R.

### Nieznaczna zwyżka ilości samochodów w porównaniu do 1937 r.

Na koniec 1938 r. kursowało we wszystkich częściach świata 42.942.387 samochodów. W ciągu 1938 r. przybyło samochodów zaledwie 400 tysięcy sztuk, gdy w 1937 roku przyrost ilości samochodów kursujących na drogach wszystkich części świata wynosił ponad 2.500.000 wozów. Świadczy to o obniżeniu tempa rozwoju motoryzacji na świecie, względnie o nasyceniu rynku światowego samochodami, co przede wszystkim odnosi się do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

**ILOŚĆ WOZÓW NA ŚWIECIE**

| | w 1937 r. | w 1938 r. |
|---|---|---|
| Stanów Zjednoczone A. P. | 29.649.270 | 29.211.652 |
| Ameryka bez Stanów Zjedn. | 2.105.190 | 2.214.318 |
| Europa | 8.455.577 | 9.065.475 |
| Australia i Oceania | 1.052.511 | 1.128.637 |
| Azja | 666.719 | 666.550 |
| Afryka | 619.867 | 655.755 |
| Razem: | 42.549.134 | 42.942.387 |

Liczba samochodów w Stanach Zjednoczonych, przodujących pod tym względem stale na świecie, w 1938 r. zmniejszyła się o 438 tysięcy sztuk.

Zjawisko niezwykle ciekawe, którego wytłumaczenia niektórzy specjaliści szukają w zbliżającym się kryzysie gospodarczym.

W Europie, krajem najbardziej zmotoryzowanym pozostaje nadal Anglia, ze swymi 2.542.294 samochodami, wśród których jest 1.916.226 wozów osobowych i 538.532 ciężarów. Na drugim miejscu stoi Francja licząca 2.250.000 samochodów, w czym 1.750.000 osobowych i 500.000 ciężarówek, następnie Niemcy z 1.707.496 samochodami, w czym 1.305.608 osobowych; 381.096 ciężarówek i 20.792 autobusów.

Jak wiadomo, Polska liczy pojazdów mechanicznych wszystkich typów około 33.000 łącznie z motocyklami (motocykli — 12.000), których nie wliczono do statystyki podanej powyżej.

Porównanie tych cyfr najlepiej wskazuje jak jesteśmy zaniedbani pod względem motoryzacji.

### 33 MIL. ZŁ. ZAPŁACILIŚMY ZAGRANICY W 1938 R. ZA MOTORYZACJĘ POLSKI

Rozwój motoryzacji w Polsce idzie wielkimi krokami. Jest to objaw dodatni, ma on jednak i odwrotną stronę medalu — jest nią znaczny wzrost importu, a co za tym idzie i pozbywanie się przez Polskę cennych walut.

W roku 1937 przywieźliśmy do Polski samochodów i motocykli, oraz ich części za sumę około 28 milionów, w roku ubiegłym suma ta skoczyła do 34 milionów złotych. To poważne pogłębienie się rynku winno pobudzić inicjatywę polskiego kapitału do intensywniejszych prac zmierzających do realizacji własnej produkcji samochodów.

Mówi się o tym w Polsce od kilku lat.

Spodziewany wzrost zapotrzebowania w roku bieżącym będzie jedynie częściowo zaspokojony przez polską produkcję i montaże, znaczna zaś część zapotrzebowania zostanie pokryta, jak dotychczas, importem.

Niewątpliwie ważną sprawą jest, od kogo sprowadzamy.

Handel bowiem jest jednym z czynników utrwalających relacje przyjazne pomiędzy państwami. Doniosłe znaczenie rozwoju motoryzacji dla obronności państwa, z konieczności zwraca naszą uwagę na źródła zaopatrzenia się Polski w sprzęt motorowy.

Przypatrzmy się przeto poszczególnym pozycjom naszego importu motorowego w 1938 r.

A więc **samochodów osobowych** sprowadziliśmy za sumę 18.248.000 złotych. Wzrost importu w porównaniu do 1937 r. wyniósł ponad 30 proc. Najwięcej sprowadziliśmy wozów osobowych z Niemiec, gdyż za 11.024.000, z Czechosłowacji za 2.467.000 zł. z Anglii zaś za zł. 2.402.000.



**Autobusów** sprowadziliśmy za 323.000, w czym z Niemiec za 229.000 zł.

**Samochodów ciężarowych** sprowadziliśmy za zł. 127.000, prawie w równej części z Niemiec i Italii.

**Podwozi samochodowych** do montażu krajowego za 1.733.000, najwięcej z Anglii, bo za 886.000 zł. i Niemiec — za 593.000,— ze Stanów Zjednoczonych za 153.000.

**Nadwozia samochodowe** i ich części do montażu krajowego za 2.378.000 zł., najwięcej z Italii, bo za 1.003.000 zł. ze Stanów Zjednoczonych — za 865.000 zł. i z Niemiec za 480.000.

**Motocykli** przywieźliśmy za sumę zł. 6.213.000, w roku zaś 1937 za zł. 2.733.401.

Tak znaczny wzrost importu motocykli, pomimo tego iż w Polsce istnieje rodzima produkcja motocykli i ich części, o czym w swoim czasie pisaliśmy, jest zastanawiający.

Przeważnie import objął motocykle o małym litrażu.

Z Niemiec przywieźliśmy w roku ubiegłym motocykli za 4.874.000 zł., z Anglii za 1.136.000, z Belgii za 123.000 zł.

**Silników samochodowych,** motocyklowych i traktorowych różnych typów przywieźliśmy za sumę zł. 5.451.000, w tym najwięcej ze Stanów Zjednoczonych — za 3.309.000 i Niemiec — za 969.000 zł.

To są główne pozycje naszego importu motorowego.

Poza tym importowaliśmy części samochodowe i motocyklowe i rozmaite dodatkowe części metalowe, za sumy wielomilionowe.

Nawet opon i dętek przywieźliśmy za kwotę zł. 3.030.000.

Razem nasz import w 1938 roku wyniósł poważną sumę 53.138.000, co jeszcze nie stanowi całości tego importu, gdyż nie obejmuje poważnych pozycji różnych akcesorii samochodowych. Łącznie przeto cały import motoryzacyjny wyniósł prawdopodobnie w 1938 r. olbrzymią, jak na nasze stosunki, sumę 55 milionów złotych.

Wobec tego, że zapotrzebowanie na sprzęt motorowy w Polsce rośnie stale, o czym świadczy choćby stały wzrost ilości wozów, w roku bieżącym import motorowy wzrośnie jeszcze bardziej.

Staje przed nami przeto pytanie: czy nie należałoby tak pokierować polityką motoryzacyjną, by co rychlej sumy wydawane na import motoryzacyjny zmniejszyć do minimum, zastępując niezbędne potrzeby polskiej motoryzacji własnym przemysłem?

Szczególniej w zakresie motocyklowym nie powinno to przyczynić poważniejszych trudności.

Oparcie motoryzacji na rodzimej produkcji staje się nieodzowne w obliczu wypadków dziejowych, których jesteśmy świadkami.

## WŁAŚCICIELE TAKSÓWEK CHCĄ ODNOWIĆ SWÓJ TABOR SAMOCHODOWY.

Memoriał Związku Związków Właścicieli Dorożek Samochodowych do Pana Ministra Komunikacji:

Sprawa odnowienia taboru dorożek samochodowych w Polsce stała się obecnie paląca.

Pięciotysięczna armia taksówek winna być tak ze względów mobilizacyjnych w razie wojny, jak i ze względów na bezpieczeństwo publiczne w czasie pokoju — **na najwyższym poziomie sprawności technicznej.**

Remonty generalne samochodów starych, obecnie praktykowane przez właścicieli taksówek w Polsce są niewystarczającym wysiłkiem w tej mierze, **gdyż tylko nowy wóz** gwarantuje ową 100 procentową **wytrzymałość na daleką metę**

Najważniejsza i podstawowa ulga motoryzacyjna, dająca nabywcom nowych wozów bonifikatę 20 proc.

z podatku dochodowego — nie jest i nie może być jakąkolwiek ulgą dla właściciela dorożki samochodowej, który, według danych statystycznych Związku Związków, nie płaci wyżej 70 zł. rocznie podatku dochodowego.

To też właściciele dorożek samochodowych, ze względu na to, iż stanowią zwartą, zupełnie specjalną grupę, łatwo osiągalną dla celów mobilizacyjnych — winni otrzymać równowartość ulgi podatkowej w formie ulgi celnej.

Taką ulgą celną, byłoby przyznanie zwrotu tej części opłaty celnej, pobranej przez władze skarbowe od sprzedawcy samochodów, która to część równa byłaby 1/5 części ceny samochodu.

Tak bowiem opłaty celne, jak i wpływy z podatku dochodowego, wpływają do jednego Skarbu Państwa i jeżeli Skarb Państwa zastrzeże sobie, że nabywca nowego samochodu na dorożkę samochodową, może skorzystać jedynie z tych ulg, to w niczym się sytuacja skarbowa nie zmieni a rezultaty takiej akcji byłyby wprost ogromne

Każdy właściciel dorożki samochodowej, mając zapewnioną ulgę celną, kupiłby jedynie wóz silniejszy, chociażby droższy, gdyż kalkulowałoby mu się to lepiej na przyszłość, a gotówka posiadana, która dzisiaj wystarczyłaby mu jedynie na kupno samochodu słabego i taniego, przy zastosowaniu ulgi celnej, wystarczyłaby na kupno wozu silniejszego i droższego.

Silne, nowe, mocne samochody w taborze dorożek samochodowych — to wzmożenie gospodarcze tych kilku tysięcy drobnych warsztatów pracy wartościowych i samodzielnych, to wzmożenie potencjału obronnego naszej siły motoryzacyjnej, to wreszcie najwłaściwsze podniesienie poziomu bezpieczeństwa publicznego i zmniejszenie ryzyka tak częstych i tragicznych wypadków samochodowych.

To będą konsekwencje materialne wprowadzenia ulgi celnej, a równie silne będą także konsekwencje moralne, a to przez wyrównanie tej niesprawiedliwości, jaką obecnie dotknięci są właściciele dorożek samochodowych, przez to, iż 20 proc. zwrot ceny kupna na podatek dochodowy **w zupełności 100 procentowo nie dotyczy** obecnie właścicieli dorożek samochodowych.

Niniejsza nasza prośba, spowodowana została jednomyślnymi uchwałami wszystkich Związków Właścicieli Dorożek Samochodowych w całej Polsce i mamy uzasadnioną nadzieję, że Pan Minister raczy przychylnie ją rozstrzygnąć.





## POLSKI CZEWONY KRZYŻ ORGANIZUJE 2-TYGODNIOWE DORAŹNE OBYWATELSKIE KURSY SANITARNE DLA KOBIET.

Wojna współczesna rozgrywa się w powietrzu, w warunkach całkowicie odmiennych od znanych nam dotychczas w historii. Toczy się ona równocześnie w całym kraju, a nie wyłącznie na określonych liniach frontu.

W momencie ogólnych przygotowań do obrony kraju przed kobietą polską otwiera się cały szereg nowych możliwości. Nietylko bowiem ci, którzy z bronią w ręku stają w szeregach walczących przysłużyć się mogą Ojczyźnie.

Jako jeden ze środków uzbrojenia powstają obecnie pod egidą Polskiego Czerwonego Krzyża dwutygodniowe Doraźne Kursy Przeszkolenia Sanitarnego dla Kobiet. Program ich obejmuje: wiadomości ogólne z zakresu anatomii i fizjologii całego ustroju ludzkiego, najprostsze zaasdy ratownictwa w nagłych wypadkach i w czasie nalotu bombowo-gazowego, znajomość najważniejszych środków leczniczych, wiadomość o chorobach zakaźnych i wenerycznych, podstawy pielęgnowania chorych, jak np.: słanie łóżek, transportowanie chorych, mierzenie gorączki, podawanie lekarstw i t. p.

Zapisy na Kursy przyjmuje, oraz udziela bliższych informacji sekretariat: Warszawa, Al. Ujazdowska 37 m. 4 czynny bez przerwy codziennie od godz. 10 rano do 7 wieczór. Ilość słuchaczek ograniczona.

# KRONIKA KLUBOWA

TOURING POLSKI KLUB PTK

**ZARZĄD POLSKIEGO TOURING KLUBU WZYWA SWYCH CZŁONKÓW DO WYKAZANIA ZNACZENIA AUTOMOBILIZMU W POLSCE, PRZEZ ZADEKLAROWANIE SUM NA POŻYCZKĘ OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ.**

Wzmocnienie obronności Państwa jest sprawą drogą sercu każdego Polaka. Powszechność subskrypcji Pożyczki Obrony Przeciwlotniczej i wysokość sum już przez społeczeństwo zadeklarowanych, jest tego najlepszym dowodem.

W tym zbiorowym czynie Narodu nie zbraknie automobilistów polskich, członków Polskiego Touring Klubu, stanowimy bowiem zwartą grupę obywateli, świadomych znaczenia podjętej przez Rząd akcji, co nakłada na nas tym większe obowiązki.

Zarząd Polskiego Touring Klubu wzywa swych członków, aby deklarując kwoty na Pożyczkę Obrony Przeciwlotniczej zawiadamiali P. T. Klub o wysokości sum zadeklarowanych.

Zarząd Klubu przeznaczył z funduszów Organizacji złotych 1000 na Pożyczkę Obrony Przeciwlotniczej.

## WYCIECZKA SAMOCHODOWA DO BUDAPESZTU.

Polski Touring Klub organizuje w czasie od 21 do 31 maja r. b. wycieczkę turystyczną do Budapesztu. Koszty wycieczki wyniosą zł. 85 od osoby, cena ta obejmuje cenę paszportu indywidualnego, wiz i koszty manipulacyjne przy uzyskaniu dewiz.

Właściciele wozów mogą dodatkowo otrzymać dokumenty niezbędne dla przejazdu granicy samochodem, jak: tryptyk, międzynarodowe świadectwo samochodowe i międzynarodowe prawo jazdy za dodatkową opłatą zł. 20.

Na wydatki osobiste i na zakup materiałów pędnych, każdy z uczestników może zakupić waluty za maksymalną kwotę zł. 215, t. j. ca 180 pengö.

Wyjazd z dowolnej miejscowości w czasie od 21 do 31 maja r. b. Przejazd granicy w Siankach w dn. 21 maja.

Przy zgłoszeniu należy wpłacić należność za wycieczkę, oraz złożyć następujące dokumenty:

1) dawny paszport zagraniczny lub dowód osobisty z poświadczonym obywatelstwem,

2) zezwolenie miejscowego starostwa na wyjazd zagranicę,

3) dokumenty wojskowe (oficerowie rezerwy zezwolenie P. K. U. na wyjazd zagranicę),

4) dwie fotografie.

### KLUBOWA JAZDA KONKURSOWA P. T. K. NA TARGI POZNAŃSKIE.

Komisja Sportowa P. T. K. delegatury w Poznaniu organizuje w dniach 28 i 29 kwietnia br. imprezę pod nazwą „II Klubowa Jazda Konkursowa P. T. K.".

W imprezie mogą brać udział wszelkiego rodzaju samochody Turystyczne. Zawodnicy mogą jechać indywidualnie, względnie jako zespoły klubowe.

Do obliczenia zespołów brane będą pod uwagę wyniki trzech najlepszych w imprezie zawodników.

Każdy zawodnik otrzymuje kartę drogową, w której odnośne władze na trasie jazdy poświadczać będą zawodnikowi czas przejazdu przez daną miejscowość. Zawodnik może dobrać sobie dowolną marszrutę nie mniejszą jednak niż 150 km.

Start może nastąpić najwcześniej 28 kwietnia o godzinie 16-ej.

Meta otwarta będzie w Poznaniu dnia 29 kwietnia na ulicy Zwierzynieckiej przy ogrodzie zoologicznym od godz. 8—10 bez punktów karnych i od godz. 10.00—10.30, z doliczeniem 2-ch punktów karnych za każdą minutę opóźnienia.

Po zamknięciu mety odbędzie się próba szybkości płaskiej na szosie Kurnickiej na dystansie 1 km. ze startu stojącego i 1 km. ze startu lotnego.

Obie próby zawodnik wykonuje jednocześnie.

Po wystartowaniu do próby ze startu stojącego poprzebyciu 1 km. zawodnik nie zatrzymuje się, jedzie dalej, po czym ma 500 mtr. rozbiegu do drugiej próby.

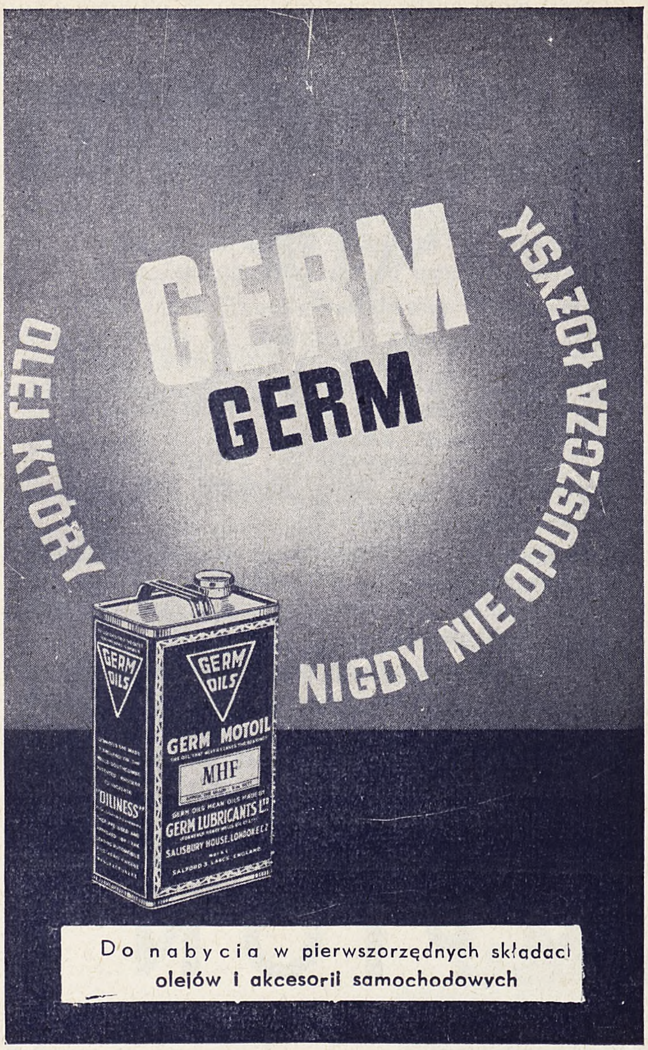
Klasyfikacja zawodników dokonana będzie na podstawie absolutnej ilości punktów obliczeniowych według następujących norm:

1) Spółczynnik odległości — za każdy przebyty i uznany klm. jazdy — 0,8 punkta,

2) Współczynnik szybkości — za każdy klm. przeciętnej szybkości jazdy.

W wypadku osiągnięcia przeciętnej szybkości wyższej niż 45 klm./godz. przyjmuje się do obliczenia jedynie szybkość 45 klm./godz.

Ponadto z tytułu obciążenia samochodu przez pasażerów dolicza się od 4 do 9 punktów od osoby w zależności od litrażu samochodu.




## KALENDARZ IMPREZ P. T. K. NA ROK 1939.

data imprez

16.IV.39 r. Otwarcie sezonu sportowo-turystycznego. Del. Poznańska.

23.IV.39 r. Konkurs otwarcia (Jazda patrolowa po Śląsku). Del. Katowicka.

23.IV.39 r. Otwarcie sezonu połączone ze święceniem samochodów. Del. Łódzka.

29.IV.39 r. III Zjazd Klubowy na Targi Poznańskie. Del. Poznańska.

30.IV.39 r. Jazda z Katowic do Poznania na Targi Poznańskie. Del. Katowicka.

**w maju** Zjazd do Spały. **Sekc. Sam. Warsz.**

11.VI.39 r. Raid sztafetowy. Del. Poznańska.

**29.VI.39 r.** Zjazd do morza. **Sekc. Sam. Warsz.**

29.VI.39 r. Wręczenie wody morskiej Komitetowi obchodu Święta Morza. Del. Poznańska.

29.VI.—2.VII.39 r. Jazda ze Śląska na Podhale i Spisz. Del. Katowicka.

8.VII.39 r. Nocna jazda patrolowa. Del. Poznańska.

9.VII.39 r. Wojewódzki Raid Radiowo-lotniczy. Del. Łódzka.

**13—14—15.VIII.39 r.** Raid Krajoznawczy po Polsce. **Sekc. Sam. Warsz.**

7.IX.—10.IX.39 r. Wycieczka z Katowic przez C.O.P. na Targi Wschodnie do Lwowa. Del. Katowicka.

**24.IX.39 r.** Zjazd do Zaleszczyk na Winobranie. Del. Lwowska łącznie z Sekc. Sam. Warsz.

15.X.39 r. Zamknięcie sezonu (Pościg za lisem). Del. Łódzka.

29.X.39 r. Jazda za lisem — zamknięcie sezonu. Del. Poznańska.

październik. Jesienna jazda konkursowa po Staropolskim Zagłębiu Przemysłowym. Del. Starachowicka.

## ECHA II-GO TURYSTYCZNEGO RAIDU ZIMOWEGO P. T. K.

Poniżej podajemy nagrody dodatkowe w II Raidzie Zimowym P. T. K.

Zdobywcy nagród w II Turystycznym Raidzie Zimowym P. T. K.:

P. Jerzy Dodacki na samochodzie B. M. W. — nagr. F-my „Stomil" — waza kryształowa.

P. kpt. Stanisław Grąbczewski — Fiat 518 — nagr. F-my „Stomil" — komplet do palenia.

Por. Aleksander Petzen — Fiat 518 — nagr. F-my — „Auto-Krupka" — puchar brązowy.

---

Citroëny prowadzone przez wytrawnych kierowców pp. Kołaczkowskiego, Podoskiego i Strengera przejechały trasę Raidu na oleju „GALKAR-LUX" oraz na paliwie przeciwstukowym „LUXAL", produkowanym przez firmę „KARPATY".

Wyniki, jakie uzyskali ci zawodnicy w postaci dwóch medali złotych i jednego srebrnego, dowiodły istotnie wysokiej klasy użytego oleju, który nie po raz pierwszy zdał doskonale egzamin smarności i niezawodności.

Poza tym zespołem startował szereg innych maszyn również na paliwie LUXAL, względnie oleju GALKAR-LUX „Karpat".

Wymienić tu należy przede wszystkim p. Krzeczkowskiego, który jadąc na „Lancii" otrzymał złoty medal, zdobywając dwie cenne nagrody, ofiarowane przez „Karpaty", oraz p. St. Kluza z Poznania, który na „Aero" zdobył złoty medal.

## NIEMIECKA PRODUKCJA MOTOROWA POD ZNAKIEM UNIFIKACJI TABORU

Niemcy od dłuższego czasu systematycznie zmniejszają ilość typów produkowanych samochodów i motocykli. Rzecz prosta, decydują tu względy nie tylko natury gospodarczej, ale również i militarnej, o czym najlepiej świadczy bardzo mocno ostatnio „przykrojony" program produkcji ciężarówek.

Pełny program produkcji motorowej w Niemczech w roku bieżącym przedstawiać się będzie następująco:

Wozy osobowe (w nawiasach ilość typów):

Do 1,2 litra ogółem 5 typów: Adler (1), Auto-Union (2), Opel (1), Steyr (1).

Od 1,2 do 2 litrów ogółem 6 typów: Adler (1). Auto-Union (1). Daimler-Benz (1), Ford (1), Hanomag (1), Opel (1).

Od 2 do 3 litrów ogółem 11 typów: Adler 1), Auto-Union (1), B. M. W. (1), Daimler-Benz (1), Borgward (1), Opel (1), Steyr (1), Stoewer (1), Tatra (1).

Od 3 do 4 litrów ogółem 3 typy: Auto-Union (1), Daimler-Benz (1), Opel (1).

Ponad 4 litry ogółem 5 typów: Auto-Union (2). Daimler-Benz (2), Maybach (1).

Wozy ciężarowe:

1 typ o nośności użytkowej 1 tony (silnik benz.).

5 typów o nośności użytkowej 1.5 tony (benz.) i 1 typ z silnikiem Diesla.

5 typów o nośności użytkowej 3 ton z silnikiem Diesla i 2 z silnikiem benzynowym.

2 typów o nośności użykowej 4,5 tony — wszystkie z silnikami Diesla.

2 typy o nośności użytkowej 4,5 tony — wszystkie z silnikami Diesla.

Poza tym produkować się będzie 5 typów małych samochodów dostawczych o nośności do 1 tony.

Motocykle:

42 wytwórnie produkują motorowery — poza tym zaś poszczególne wytwórnie ograniczyły swe programy produkcyjne normalnych motocykli do następującej ilości typów:

14 typów z silnikiem o pojemności do 125 cm. sześc.
9 typów z silnikiem o pojemności do 250 cm. sześc.
5 typów z silnikiem o pojem. do 350 cm. sześc.
3 typy o pojemności do 500 cm. sześc.
1 typ z silnikiem o pojemności 750 cm. sześc.

Program powyższy w najbliższym czasie ma ulec dalszemu uproszczeniu — najprawdopodobniej szereg typów pojazdów zniknie z rynku w związku z uruchomieniem produkcji wozu ludowego.

Ujednostajnienie typów samochodów osobowych i ciężarowych oraz motocykli spowoduje nie tylko uproszczenie, ale zarazem i potanienie niemieckiej produkcji motorowej, a zwłaszcza produkcji licznych gałęzi pomocniczych, wytwarzających różne części i akcesoria samochodowe. W ten sposób Niemcy szykują się do przystosowania do nowych warunków, jakie tam powstaną, z chwilą zjawienia się na rynku niemieckim wozu ludowego, którego cena sprzedażna wynosi 950 RM.

Standaryzacja produkcji motorowej wraz z jej potanieniem niewątpliwie umożliwi Rzeszy dalsze wzmożenie eksportu samochodów i motocykli na rynki zagraniczne. I z tym faktem trzeba już teraz się liczyć.



## WSPÓLNOTA INTERESÓW PRZYSTĘPUJE DO MONTAŻU I PRODUKCJI SAMOCHODÓW NIEMIECKICH.

Według posiadanych przez nas informacji Wspólnota Interesów, która dnia 25 października r. ub. uzyskała od rządu polskiego koncesję na montaż i produkcję samochodów niemieckich, zakończyła w tych dniach rozmowy z przemysłem niemieckim co do szczegółów technicznych, związanych z wykonaniem tej koncesji. Podpisano już umowy techniczne ze wszystkimi zainteresowanymi tutaj firmami niemieckimi, z wyjątkiem koncernu Auto-Union, z którym pertraktacje są daleko posunięte, tak, iż podpisania umowy technicznej spodziewać się należy w najbliższych dniach.

Celem wprowadzenia w życie otrzymanej koncesji Wspólnota Interesów utworzyła odrębną spół akcyjną p. t. „Zakłady Samochodowe Wspólnoty Interesów", których zadaniem jest produkcja i sprzedaż samochodów osobowych i ciężarowych stosownie do warunków koncesji z dnia 25 października 1938 r. Na czele tej nowej Spółki stanął jako dyrektor naczelny p. Czesław Peche, b. długoletni dyrektor departamentu górniczo-hutniczego Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Koncesja Wspólnoty Interesów obejmuje jednocześnie dwie dziedziny: produkcję i montaż samochodów osobowych i ciężarowych. Z samochodów osobowych ma być produkowany w Polsce samochód DKW Meisterklasse (dwa cylindry, litraż 684 cm. sześć., moc 20 k. M.), przy czym produkcja tego wozu ma być podjęta do dnia 1 września 1940 roku, a więc w ciągu niespełna 2 lat, od chwili udzielenia koncesji. Z samochodów ciężarowych mają być produkowane w kraju dwa typy Henschla z silnikiem Diesla na ropę naftową, a mianowicie typ 95 i typ 125, przy czym produkcja pierwszego typu ma być podjęta do dnia 1 maja 1941 roku, a drugiego typu do dnia 1 listopada 1941 roku. Produkcja samochodu osobowego i dwóch typów samochodów ciężarowych ma być wykonywana w odrębnej fabryce, którą Wspólnota Interesów zobowiązała się wybudować na terenie Centralnego Okręgu Przemysłowego i uruchomić do końca 1940 r. o pełnym programie produkcyjnym.

Jednocześnie koncesja udzieliła Wspólnocie Interesów zezwolenia na montaż i sprzedaż w Polsce następujących samochodów niemieckich: 1) DKW typ Meisterklasse (litraż 684 cm. sześć.), 2) Steyer typ 50 (litraż 978 cm. sześć.), 3) Mercedes Benz typ 170 V

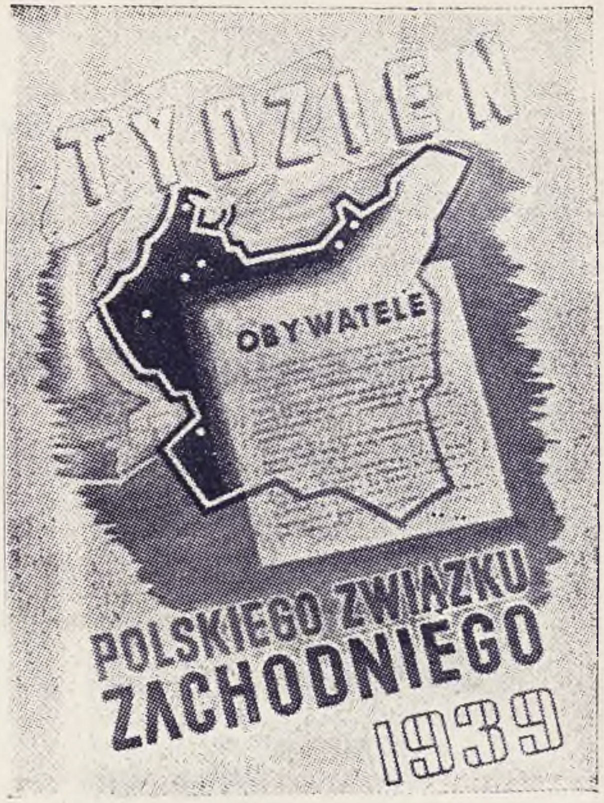
(litraż 1.697 cm. sześć.), 4) BMW typ 326 (litraż 1,971 cm. sześć.), 5) Steyer typ 220 (litraż 2.260 cm. sześc.), Mercedes Benz typ 230 (litraż 2.229 cm. sześc.), 7) Horch — 3,8 litra, 8) Horch — 3,5 litra. Z samochodów ciężarowych przewidziany jest montaż dwóch ciężarówek o nośności powyżej 5,5 tonn, a mianowicie Henschel typ 95 i Henschel typ 125 oraz montaż jednego typu ciągnika (zapewne Hanomag'a).

Sprzedaż samochodów innych marek niemieckich (z wyjątkiem Opla, montowanego przez Zakłady Lilpopa) ma być po uruchomieniu koncesji zasadniczo niedopuszczalna. W wyjątkowych wypadkach pozwoleń na przywóz samochodów niemieckich będzie udzielać Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

Wspólnota Interesów porobiła ze swej strony wszystkie niezbędne przygotowania, umożliwiające niezwłoczne podjęcie prac montażowych samochodów osobowych i ciężarowych. W Łagiewnikach na Śląsku jest już całkowicie gotowa wielka hala montażowa wraz ze wszystkimi niezbędnymi urządzeniami. Kierownictwo Wspólnoty Interesów przewiduje, że o ile nie zajdą jakieś nieprzewidziane przeszkody, już w końcu maja zjawią się na rynku pierwsze samochody niemieckie, montowane przez Wspólnotę Interesów.

Pierwotnie program przewidywał, że Wspólnota Interesów dostarczy na nasz rynek w r. bież. ok. 3 tys. samochodów (zarówno osobowych, jak i ciężarowych). Wobec jednak znacznego opóźnienia realizacji koncesji wątpliwą jest rzeczą, czy ta cyfra będzie dotrzymana. W każdym bądź razie Wspólnota Interesów dokłada wszelkich starań, aby być w możności, jak najwięcej wypuścić jeszcze w r. b. samochodów niemieckich, montowanych w kraju.

Wskutek powstania blisko półrocznej zwłoki w realizowaniu koncesji Wspólnoty Interesów, zapewne zajdzie konieczność odpowiedniego przesunięcia ustalonych terminów, w jakich ściśle miało nastąpić zarówno rozpoczęcie w kraju całkowitej produkcji samochodów osobowych DKW i samochodów ciężarowych Henschel, jak i uruchomienie z pełnym programem produkcji nowej fabryki samochodów na terenie COP.




TREŚĆ NUMERU:





*Adres Redakcji i Adminstracji:* Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04 i 6.54-05. P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

*Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.*
*Prenumerata:* roczna zł. 6,—, półrocznie zł. 3,—

*Wydawca:* Polski Touring Klub. *Redaktor:* Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu.

Druk. „Polska Zjednoczona" Warszawa, Nowolipie 2.

**Dla polskiego**

**turysty**

**i sportowca**

# Motocykle „Sokół"

**Budowane przez**

# PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERII

## PUNKTY SPRZEDAŻY:

**Baranowicze** — Różnowski i Karaś, Nowogrodzka 2, tel. 141.

**Białystok** — Edmund Łuszczak, Spadkob, Biuro—Fabryczna 16, tel. 47 Salon—Kilińskiego 2, tel. 1-06.

**Bielsko** — „Polhurt", Plac Smołki 4.

**Bydgoszcz** — St. Sierszyński Sp. z o. o. Gdańska 41, tel. 28-85.

**Grodno** — „Batoria", Dominikańska 22. tel. 6-00.

**Kalisz** — „Auto-Zarnecki", Pl. Kilińskiego 4, tel. 5 16.

**Katowice** — Dąb „Polhurt" Tow. Przem. Handl. Sp. z o. o., Chorzowska 184, tel. 341-77, Salon 3 Maja 25.

**Kielce** — H. Rudnicki, Kilińskiego 16.

**Kraków** — Jan i Kazimierz Jaskólscy, Św. Tomasza 27, tel. 142-43.

**Lublin** — „Auto-Rosse", Krakowskie Przedmieście 62, tel. 29-00.

**Lwów** — „Scott i Pawłowski", Akademicka 5, tel. 208-76.

**Łódź** — Biuro Techn. Handl. Inż W. Mackiewicz, Piotrkowska 109, tel. 269-54, Salon—Piotrkowska 113.

**Piotrków Tryb.** — Bolesław Konopiński, Limanowskiego 7.

**Poznań** — St. Sierszyński Sp. z o. o., Pl. Wolności 11, tel. 13-41.

**Przemyśl** — „Technikum", Kolejowa 5, tel. 14-71.

**Radom** — „Auto-Motor", Pl. 3 Maja 2, tel. 22-14.

**Równe** — Komunalna Spółdz. Roln. Handl. 3 Maja 92, tel. 37.

**Rybnik** — „Polhurt" Tow. Przem. Handl. Sp. z o. o., Reja 1.

**Rzeszów** — Jan i Kazimierz Jaskólscy, sprzed. Bolesław Jaskólski, ul. Grunwaldzka 28.

**Suwałki** — „Batoria", Kościuszki 64.

**Warszawa** — B. Waśkiewicz Sp. z o. o. Kredytowa 6, tel. 2-65-72.

**Warszawa**—Tow. Hand. Motoc. Sp. z o. o., Marszałkowska 31a, tel. 8-25-86

**Wilno** — „Autotechnika", Wileńska 23, tel. 11-16.

**Wołkowysk** — Franciszek Wileniec, Hetmana Czarneckiego 22, tel. 19.


FIAT
1100
FIAT
FIAT
MAŁE
ZUŻYCIE
PALIWA
PONIŻEJ
9
LITR/100 KM.
DUŻA
SZYBKOŚĆ
PONAD
105
KM/GODZ.